

Dziennik Zarządzeń

Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Radomiu.

XX | Radom, 23 lipca 1938 r. | Nr. 10.

Spis treści.

Odezwa do Pracowników Okręgu Dyrekcyjnego Radomskiego,

Nie po raz pierwszy pracownicy okręgu dyrekcyjnego radomskiego składają dowody dobrze pojętej ofiarności na cele humanitarne, tym niemniej jednak podkreślić trzeba, że ostatnio zapoczątkowana akcja, której myśl zrodziła się samorzutnie w środowisku lubelskim, akcja pomocy rodzinom po zmarłych na posterunku w katastrowie pod Łaskarzewem pracownikach — w zgodności i jednomyślności odruchu swego stanowi jeszcze jeden dowód więcej, że poczucie solidarnego rozumienia niedoli ludzkiej silnie ożywia pierś pracowników.

W zbiorowym tym czynie pracownicy zebrali pokaźny depozyt swej ofiarności, wyrażający się cyfrowo sumą 8.500 zł. (osiem tysięcy pięćset złotych).

W myśl założeń inicjatorów akcji, popartych uchwałami zapadłych na zebraniach ogółu pracowników, kwota ta stanowić miała zrąb Funduszu Pomocy sierotom po pracownikach zabitych w katastrofie pod Łaskarzewem, nad którym protektorat w charakterze Kuratora tego Funduszu objąć miał P. Minister Komunikacji Płk. Juliusz Ulrych.

Delegacja pracowników, która w dniu 9 maja r. b. została przyjęta na audiencji u P. Ministra Komunikacji zyskała słowa najgorętszego uznania dla rzuconej myśli i wyniku akcji.

W odniesieniu do objęcia protektoratu nad Funduszem Pan Minister oświadczył, że osobiście przywiązuje wielkie znaczenie do takiej akcji, sam ją popiera, a ponieważ w zasadzie nie obejmuje jednak nad poszczególnymi akcjami tego charakteru protektoratu, nie chciałby i w tym wypadku robić odchylenie od ustalonej zasady.

Z drugiej strony P. Minister Komunikacji podkreślił potrzebę rozszerzenia akcji i uznając dzieło pracowników naszego okręgu za pierwszą cegiełkę, Fundusz ten uznał za podwalinę Ogólnego Funduszu Pomocy, tworzonego przy współudziale i przyczynieniu się wszystkich kolejowych organizacyj społeczno-zawodowych. W ramach tego gmachu projektowany Fundusz Pracowników naszego okręgu rozwinąłby swą działalność.

Wiązany życzeniem i stanowiskiem, zajętym w tej sprawie przez P. Ministra Komunikacji, Komitet Funduszu, idąc po tej myśli postawił do dyspozycji P. Ministra decydowanie o dalszym losie zebranego kapitału i włączenie go w odpowiedniej chwili do Funduszu Ogólnego, przy czym Komitet był przekonany, że ogół pracowników-ofiarodawców Funduszu łaskarzewskiego do myśli rzuconej i realizowanej przez P. Ministra Komunikacji, jako wszechstronniejszej, odniesie się z całą przychylnością i że Komitet, działając po tej linii, posiada i wyraża zgodę ogółu pracowników.

Ze swej strony Komitet postawił sobie za zadanie w swej dalszej działalności: zabezpieczyć i zapewnić wszystkim sierotom, objętym Funduszem obecnym, należne im świadczenia w ramach Funduszu Ogólnego.

Niezależnie od tego Komitet zwrócił się do Rodziny Kolejowej o opiekę i pomoc Komitetowi w zabezpieczeniu sierotom właściwego wychowania.

Na tym miejscu Komitet podaje do wiadomości, że z uwagi na pilne potrzeby i krytyczną sytuację z dotąd zebranego kapitału:

a) pokrył opłaty szkolne dla trzech sierot w ogólnej wysokości 320.00 zł.,

b) zakupił odzież i obuwie dla dwóch sierot na ogólną sumę 80.00 zł.

Poza tym Komitet poczynił starania w kierunku przyjęcia dwóch sierot do pracy na P. K. P., z wynikiem pozytywnym.

Radom, dnia 15 czerwca 1938 r.

Komitet Funduszu Pomocy sierotom po pracownikach zabitych w Katastrofie pod Łaskarzewem.

Część A.

Dział ogólny i osobowy.

Poz. 38.

Okólnik Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych, z dnia 13 lipca 1938 r. Nr. 39, w sprawie służbowych przejazdów pracowników straży Kolei Państwowych i przewozów służbowych psów strażniczych.

Nawiązując do zarządzenia Dyrekcji Nr. P. 1e 57/68/36 z dnia 20 lipca 1936 r. ogłoszonego w Dzienniku Zarządzeń DOKP. Nr. 5 z dnia 29 lipca 1936 r. pod poz. 23, na skutek zarządzenia Ministerstwa Komunikacji Nr. G.BUl 5/38 z dnia 30 czerwca 1938 r. Dyrekcja wyjaśnia, że dla pracowników straży Kolei Państwowych, nie posiadających biletów okresowych ani jednorazowych biletów bezpłatnych, dokumentem uprawniającym do bezpłatnego przejazdu i przewozu psa służbowego w obrębie odnośnego Oddziału Ruchowo-Handlowego jest książeczka służbowa danego pracownika straży, w której powinny być wpisane przez bezpośredniego zwierzchnika danego rejonu: cel przejazdu służbowego, stacja początkowa, pośrednia i końcowa, oraz termin powrotu.

W książeczce służbowej pracownika straży K. P. ma być wyraźnie zaznaczone uprawnienie do przewozu psa służbowego z podaniem jego rasy i nazwy.

Wymienione wyżej przejazdy i przewozy powinny być odnotowane w raportach jazdy odnośnych pociągów.

Nr. P, 1e 57/104/38.

Dział Handlowo-Taryfowy.

Poz. 39.

Okólnik Dyrektora Kolei Państwowych z dnia 15 czerwca 1938 r. Nr. 40, w sprawie długotrwałych przewozów Koleją przesyłek towarowych.

Na terenie tutejszej Dyrekcji zachodzą częste przypadki przetrzymywania przesyłek wskutek niedopuszczalnego niedbalstwa i lekceważenia obowiązków służbowych pracowników służby wykonawczej z jednej strony oraz braku należytego nadzoru i bezpośredniego wglądu w te sprawy kontrolerów ruchu (§ 19 pkt. 7 Instrukcji Nr. R20), kontrolerów przewozów (§ 15 pkt. 7 Instrukcji Nr. H7) oraz kontrolerów gospodarki wagonami towarowymi, z drugiej strony.

Długotrwały przewóz różnego rodzaju przesyłek kolejowych powoduje z reguły przekroczenie terminu dostawy, ustalonego Regulaminem przewozu przesyłek towarowych kolejami żelaznymi (R. P. T.) co w skutkach swych nie tylko naraża kolej na znaczne straty materialne z tytułu wypłacanych odszkodowań, lecz również wywołuje niezadowolenie i słuszne skargi korzystających z usług kolei i zmusza ich częstokroć do zaniechania przewożenia towarów koleją, a korzystania z konkurencyjnego ruchu samochodowego lub kołowego, a tym samym godzi w zasadnicze podstawy dochodowości Przedsiębiorstwa P. K. P.

Mając na uwadze, że obowiązkiem służbowym i obywatelskim wszystkich bez wyjątku pracowników jest stałe dążenie do wzmożenia dochodów kolei drogą przysporzenia jak największej ilości przewozów, co może nastąpić tylko przez sprawną i szybką obsługę interesantów oraz ciągłą dbałość o jak najszyb-

szą i najsprawniejszą odprawę i przewóz wszelkiego rodzaju przesyłek, polecam dołożyć wszelkich starań, aby najmniejsze, nieuzasadnione przetrzymywanie tych przesyłek nie miało miejsca. Przy dobrej woli pracowników i sumiennie wykonywanych obowiązkach służbowych, tudzież zrozumieniu, że z dobrym imieniem kolei związane jest dobre imię pracowników, cel ten musi być osiągnięty. W bardzo licznych bowiem przypadkach stwierdzono, że przetrzymanie przesyłek nie miało by miejsca przy zaistnieniu większego zainteresowania się poszczególnych pracowników na stacjach i lepszego pojmowania przez tych pracowników swoich obowiązków służbowych.

Niezależnie od późnego ustalania wagi przesyłek na wadze wagonowej stacji nadania, przetrzymywania wagonów z przesyłkami na stacjach węzłowych, późnego podstawiania wagonów zbiorowych pod rampy sortownicze oraz przesyłek wagonowych na tory wyładunkowe na stacjach przeznaczenia, duży i bezpośredni wpływ na przewlekły przewóz towarów mają następujące nieprawidłowości:

1) Nieprzestrzeganie przez pracowników, wyznaczających wagony pod naładowanie na własnej stacji lub dysponowanych do innych stacyj nadania, postanowień § 24 przepisów o gospodarce wagonami towarowymi Nr. R2, co w rezultacie powoduje, wskutek stwierdzonych następnie braków technicznych, wyłączenie wagonu ładownego z pociągu;

2) Nieoznaczenie w listach przewozowych nazwy stacji przeznaczenia ściśle według urzędowego Spisu stacyj i przystanków kolejowych, np. „Ostrowiec“ zamiast „Ostrowiec Świętokrzyski“, „Strzemieszyce“ zamiast „Strzemieszyce Północne” lub „Strzemieszyce Południowe“ i t. p.

Sprawdzenie, czy nadawca wskazał prawidłowo stację przeznaczenia jest pierwszym i zasadniczym obowiązkiem stacji, przyjmującej przesyłkę (pkt. 6 § 3 Przepisów służb. Nr. H2);

3) W dokumentach przewozowych nie zawsze jest wskazana droga przewozu przesyłki (kierunek), co zwłaszcza przy jedno lub podobnie brzmiących nazwach stacyj powoduje stałe zasyłanie przesyłek, np. do stacyj „Płock“ i „Płock Radziwie“, lub „Piaseczno“ i „Piaseczna“.

W szczególności obowiązkiem stacji jest wskazanie w dokumentach przewozowych i w nalepkach kierunkowych serii R Nr. 10 stacyj węzłowych, leżących najbliżej stacji przeznaczenia;

4) Przyjmowanie do przewozu przesyłek, adresowanych do stacyj otwartych dla ruchu towarowego z pewnymi ograniczeniami, np. przyjmowanie przesyłek pośpiesznych do stacji, która nie jest uprawniona do załatwienia czynności, związanych z nadawaniem lub wydawaniem tego rodzaju przesyłek;

5) Stacje nadania, na których nie ma odpowiednich urządzeń wagonowych lub też, które z innych przyczyn nie mogą dokonać ważenia, przekazują przesyłki do przeważenia, wbrew postanowieniom pkt. 2 § 10 Przepisów służb. Nr. H2, nie do najbliższej stacji na drodze przewozu, posiadającej wagę wagonową, a częstokroć do dalszych stacyj węzłowych, co utrudnia pracę tych stacyj i powoduje przetrzymywanie wagonu.

Wreszcie notowane były przypadki, że przesyłki drobnicowe, załadowane do wagonów zbiorowych, uległy przewlekłemu przewozowi z tej np. racji, że przy formowaniu wykazu ładunkowego jedynie przez niedbalstwo i brak uwagi do wykazu tego został wpisany niewłaściwy numer wagonu zbiorowego, wskutek czego załadowany drobnicą wagon mógł odejść ze stacji nadania dopiero o całą dobę później.

Równocześnie zwracam uwagę na konieczność wzmocnienia czynnej kontroli postoju wagonów ładownych na stacjach ściśle w/g wskazówek zawartych w okólnikowym zarządzeniu Dyrekcji Nr. 33 z dnia 31 października 1936 r.

W przypadku stwierdzonego przetrzymania wagonu, spowodowanego lekceważeniem pracowników, a nawet ich niedbalstwem, należy bezwłocznie wyciągać konsekwencje służbowe i donosić do właściwego Oddziału Ruchowo-Handlowego.

Nr IV. 1e/Zp 182/38.

Poz. 40

Okólnik Dyrekcji Okręgowej Kolei Państw. z dnia 15 czerwca 1938 r. Nr. 41, w sprawie wprowadzenia nowego formularza wykazu pracy ekspedycyjnej na stacji i „Instrukcji o sporządzaniu wykazów pracy ekspedycyjnej stacji”.

Z ważnością od 1 lipca 1938 r. wprowadza się nowy formularz „Wykazu pracy ekspedycyjnej stacji” (serii H Nr. 85). Wykazy te stacje obowiązane są prowadzić w 3 egzemplarzach. Również w tychże egzemplarzach prowadzić mają stacje macierzyste dane o pracy przydzielonych im przystanków osobowych i stacyj „Wu”.

Przy wypełnianiu wymienionych wykazów i ich przedstawianiu do Wydziału Handlowo-Taryfowego obowiązane są stacje ściśle stosować się do wskazówek zawartych w „Instrukcji o sporządzaniu wykazów pracy ekspedycyjnej stacji”, rozesłanej przy zarządzeniu okólnikowym H Nr. 166 z dnia 4.VII-r.b.

Będące w obiegu wykazy pracy ekspedycyjnej stacji obowiązane są stacje przedstawiać za każdy ubiegły miesiąc sprawozdawczy bezpośrednio do Wydziału Handlowo-Taryfowego łącznie z wykazami na-

danych do przewozu główniejszych towarów w-g miesięcy (wzór B) (Zbiór Okólników M. K., Część II str. 77) w specjalnej teczce (kopercie).

Teczki te (koperty), wraz z wyżej wymienionymi wykazami, stacje przedstawiać będą do Wydziału Handlowo-Taryfowego każdomiesięcznie, za jednym i tym samym w ciągu roku swoim numerem. Również i Wydział Handlowo-Taryfowy zwracać będzie stacjom wykazy pracy ekspedycyjnej stacji wraz z wykazami nadanych do przewozu główniejszych towarów, w-g miesięcy (wzór B) w tychże teczkach (kopertach), zaopatrzonych stałym numerem Dyrekcji.

Jednocześnie zwraca się uwagę stacjom, że kwartalne raporty handlowe należy nadal przedstawiać Wydziałowi Handlowo-Taryfowemu za pośrednictwem Oddziałów Ruchowo-Handlowych, przy czym raporty te stacje obowiązane są sporządzać, stosując się ściśle do wskazówek zawartych w Zbiorze Okólników M. K., Część II (str. 73-76).

W związku z wprowadzeniem z dniem 1 lipca r. b. nowego wzoru formularza wykazu pracy ekspedycyjnej stacji, tudzież wejściem w życie „Instrukcji o sporządzaniu wykazów pracy ekspedycyjnej stacji“, odwołuje się okólnik H Nr. 5 z 1936 r. i zarządzenie okólnikowe H Nr. 37 z 1936 r.

Nr. IV. 3d/112/26/38.

Obwieszczenia.

KONKURS

na rok szkolny 1938/39 dla ubiegających się o stypendium z Fundacji Stypendialnej imienia Marszałka Józefa Piłsudskiego, dla dzieci pracowników i emerytów Przedsiębiorstwa „P. K. P.” i Ministerstwa Komunikacji.

Naczelny Komitet Uczczenia Pamięci Marszałka Józefa Piłsudskiego, uchwalił w dniu 6 kwietnia 1937, aby z zebranych przez pracowników kolejowych składek przeznaczyć 200.000 zł. na stypendialny fundusz dla dzieci pracowników kolejowych oraz sierot po nich, kształcących się w szkołach akademickich, licealnych i gimnazjalnych.

Ogólna ilość stypendiów w roku szkolnym 1938/39 określa się dla 15 osób.

Wysokość stypendiów: a) 800 zł. rocznie dla kształcących się w szkołach wyższych;

b) 500 zł. rocznie dla kształcących się w szkołach średnich, w przeciągu 10 miesięcy roku szkolnego.

Ubiegający się o otrzymanie stypendium powinni przesłać w terminie do dnia 1 września r. b. pod adresem Zarządu Fundacji Stypendialnej (Warszawa, ul. Koszykowa 11-b m. 5) następujące dokumenty:

1. Podanie z prośbą o przyznanie stypendium, podpisane przez petenta, a w razie jego niepełnoletności przez któregokolwiek z rodziców lub opiekunów, z wyszczególnieniem warunków materialnych w jakich się znajduje sam petent, albo też jego rodzice.

2. Zaświadczenie, że ubiegający się o otrzymanie stypendium jest dzieckiem pracownika lub emeryta Przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe“, lub Ministerstwa Komunikacji, albo też sierotą po nich.

3. Oryginał lub też uwierzytelniony odpis świadectwa, albo indeksu o postępach w nauce za ostatnie półrocze tego zakładu naukowego, w którym kandydat pobierał, lub pobiera naukę.

4. Oświadczenie, że ubiegający się o stypendium nie pobiera żadnego innego stypendium.

5. 1 fotografię ubiegającego się o stypendium, podpisaną własnoręcznie przez petenta.

Bliższych szczegółów udziela Biuro Personalne D.O.K.P. Radom (Dział Ogólno-organizacyjny).

Nr. P 1d 51/3/38.

Ogłoszenie

Radomskiego Okręgu Kolejowego L. O. P. P.

Okręg Kolejowy L. O. P. P. w Radomiu udziela stypendia studentom politechnik krajowych, Wydziału Mechanicznego, sekcji lotniczej.

Wysokość stypendium wynosi 150 zł. mies., wypłacane miesięcznie z góry. Stypendia udzielane są tylko dzieciom pracowników kolejowych, będących członkami L.O.P.P.

Podania należy wnosić do Okręgu Kolejowego L.O.P.P. w Radomiu, przez właściwy Obwód Kolejowy L.O.P.P., do dnia 15 sierpnia, załączając przy podaniu:

1) zaświadczenie obywatelstwa polskiego,
2) zaświadczenie Szkoły Akademickiej,
3) życiorys,
4) świadectwo niezamożności.

Bliższe informacje w tej sprawie można otrzymać w Obwodach Kolejowych L. O. P. P.

Wydawnictwo Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Radomiu.

Prenumeratę przyjmuje Administracja Dziennika Zarządzeń D. O. K. P. w Radomiu, ul. Słowackiego Nr. 17 — Biuro Personalne telefon Nr. 21-89.

Warunki prenumeraty: Prenumerata wynosi w kraju: kwartalnie zł. 2, półrocznie — zł. 4, rocznie — zł. 8.
Cena każdego numeru 50 gr. do nabycia w Administracji Dz. Zarz. D. O K. P. Prenumeratę wpłaca się zgóry przed rozpoczęciem kwartału, półrocza lub roku.

Cena ogłoszeń: za 1 wiersz 1 zł. za stronę 100 zł.

Ogłoszenia prywatne można umieszczać tylko na luźnych kartkach, dołączonych do Dziennika.
Administracja Dziennika nie odpowiada za niedotrzymanie terminu ogłoszenia.

Zakłady Drukarskie Sejmiku Radomskiego i S-ki 6066